平成18年仙審第67号

漁船大吉丸水上オートバイ ゴーイングメリー号衝突事件

言渡年月日　平成19年8月31日
審判庁　仙台地方海難審判庁（藤江哲三，大山繁樹，小寺俊秋）
理事官　古川隆一
受審人　A
　職名　大吉丸船長
　操縦免許　小型船舶操縦士
補佐人　a
受審人　B
　職名　ゴーイングメリー号船長
　操縦免許　小型船舶操縦士
損害　大吉丸・・・・・・・・・・左舷側船体中央部防舷材に凹損
　ゴーイングメリー号・・・右舷船首部船底に擦過傷
原因　ゴーイングメリー号・・・動静監視不十分，船員の常務（前路に向けて発進）不遵守

主文

本件衝突は，ゴーイングメリー号が，動静監視不十分で，地引き網を投網中の大吉丸の前路に向けて至近のところから発進進行したことによって発生したものである。

受審人Bを戒告する。

理由

（海難の事実）

1　事件発生の年月日時刻及び場所

平成17年7月30日15時10分
宮城県野蒜海岸沖
（北緯38度21.5分　東経141度09.6分）

2　船舶の要目等

(1)　要目

船種船名	漁船大吉丸	水上オートバイ ゴーイングメリー号
総トン数	1.73トン	0.1トン
登録長	6.11メートル	2.71メートル
機関の種類	電気点火機関	電気点火機関
出力	30キロワット	75キロワット

(2)　設備及び性能等

ア　大吉丸

大吉丸は，昭和53年に進水し，主として地引き網漁に従事する甲板上に構造物がない和船型ＦＲＰ製漁船で，船尾端に船外機を備え，全速力前進時の速力が約9ノットで，有効な音響による信号を行うことができる手段を講じていなかった。

イ　ゴーイングメリー号

ゴーイングメリー号（以下「メリー号」という。）は，Ｃ社が製造した最大搭載人員が船員１人旅客２人のウオータージェット推進式ＦＲＰ製水上オートバイで，船体前部に操縦ハンドルがあってその後方に跨乗式操縦席と同乗者用座席が設けられ，船体後部に水上スキー用の引き索をつなぐクリートが取り付けられていた。

操縦ハンドルは，中央部に速力計，機関回転計，燃料計及び各種警告灯及び同表示装置が配置され，左グリップに機関のスターターと停止スイッチがあって，右グリップがアクセルレバーとなっており，同レバーの操作で約 65 キロメートル（毎時速力，以下同じ。）まで速力を調整できるようになっていた。

３　宮城県野蒜海岸

野蒜海岸は，東方を野蒜湾に面し，海岸線が南端から北方ないし北東方に弧を描いて延びる延長約 2.8 キロメートルの砂浜で，同海岸沖の海域が海水浴やマリンスポーツに適した場所として広く利用されていた。

４　事実の経過

大吉丸は，船舶所有者から操船を依頼されたＡ受審人ほか，アルバイトの甲板員２人が救命胴衣を着用しないまま乗り組み，地引き網を甲板上に積載し，野蒜海岸沖で体験地引き網漁を行う目的で，船首 0.30 メートル船尾 0.45 メートルの喫水をもって，平成 17 年７月 30 日 09 時 30 分波島灯台から 326 度（真方位，以下同じ。）3,700 メートルの地点に当たる，宮戸島湾奥の定係地を発し，09 時 36 分同灯台から 340 度 6,500 メートルの地点に当たる，東松島市洲崎にある鰯山頂（29 メートル）から 185 度 1,830 メートルのところに設けられた桟橋に着桟し，当日の予約客である約 80 名の子供会の団体（以下「引き手」という。）が到着するのを待った。

ところで，大吉丸が行う地引き網漁は，間口 10 メートル奥行き 7.5 メートルの袋網の両翼に，それぞれの長さが 30 メートル，75 メートル及び 150 メートルの，胴網，袖網及び引き綱を順につないだ漁具を使用し，引き綱の先端 20 ないし 30 メートルを砂浜で待機する引き手に渡し，船尾を沖合に向けた態勢で海岸線とほぼ直角に沖合に進行しながら左舷側から引き綱と袖網の半分を海中に投じ，船尾を南東方に向けて残りの袖網，胴網及び袋網を投じたのち，船尾を南西方に向けて胴網と袖網の半分を海中に投じて砂浜に向かい，海岸線とほぼ直角に進行しながら残りの袖網を投じて引き綱の先端を引き手に渡し，その後，袋網の末端に取り付けられたブイを沖合に引いて網の形を整えたのち，２本の引き綱を引いて漁具を砂浜に引き上げ，漁獲するようになっていた。

10 時半Ａ受審人は，桟橋近くを野蒜海岸に向かう集団を認め，予約した時刻に遅れた引き手がようやく到着したことを知って操業予定海域に向かい，11 時から１回目の操業を始め，その後，付近の海域で水上オートバイが遊走する状況下，操業を終えた。そして，２回目の操業のため地引き網を再び自船に積み込んで 14 時に同海岸沖で停留し，引き手が昼食を終えるのを待った。

やがて，Ａ受審人は，引き手の準備が整った旨の合図を受けて砂浜に向かい，14 時 58 分少し前，鰯山頂から 186 度 1,270 メートルの地点に当たる波打ち際で引き綱の先端 20 メートルを引き手に渡し，船尾を沖合に向けた態勢で２回目の投網を開始した。

Ａ受審人は，自ら船尾端で船外機の操作に当たり，乗組員を船首部及び船尾部にそれぞれ配置して投網作業に当たらせ，沖合に向かいながら引き綱 130 メートルを繰り出したのち，平素のように袖網と胴網を順次投網し，15 時 03 分少し前鰯山頂から 176 度 1,310 メートルの地点に当たる，海岸線から約 220 メートルのところで，船首を沖合に向けた態勢で停留し

て袋網を投網したのち，15 時 08 分少し前船尾を南西方に向けて胴網の投網を始めた。

15 時 08 分半わずか前Ａ受審人は，徐々に船尾を西南西方に向けながら鰯山頂から 177 度 1,330 メートルの地点に達して胴網の投網を終えたとき，自船の左舷船尾方約 100 メートルのところに当たる操業海域内にメリー号が停留しているのを認めたが，いずれ他の海域に移動するものと思って，投網を続けた。

15 時 09 分少し過ぎＡ受審人は，鰯山頂から 178.5 度 1,360 メートルの地点に達して袖網の半分を投網したとき，船尾を砂浜に向けて後退する態勢で，針路を 270 度に定め，船外機を時折後進にかけながら，1.5 ノットの平均速力で，左舷船尾 25 度 75 メートルのところで停留中のメリー号を見ながら同船を約 30 メートル離す態勢で進行した。

15 時 09 分半，Ａ受審人は，自船の前路に向首する態勢でゆっくりと移動を始めたメリー号の操縦者が，右方を向いて後方のウェイクボーダーを見ているので不安を感じたが，発進する際には操縦者が前方を見て自船の存在に気付くと思って，その動静を見守っているうちに，15 時 10 分わずか前操縦者が依然として右方を向いたまま，メリー号が左舷船尾 36 度 30 メートルのところから自船の前路に向けて衝突のおそれがある態勢で発進し，船首部で作業中の乗組員に向けて急速に接近して来る状況を認め，とっさに大声をあげて船外機を中立，続いて前進にかけた直後，15 時 10 分大吉丸は，鰯山頂から 180 度 1,360 メートルの地点において，原針路のまま，わずかに前進行きあしがついたとき，その左舷側船体中央部にメリー号の船首部が後方から 45 度の角度で衝突し，甲板上に乗り上げた。

当時，天候は晴で風力 1 の南東風が吹き，潮候は上げ潮の中央期で，視界は良好であった。

また，メリー号は，Ｂ受審人と同人の職場の友人 9 人が分乗した乗用車に運ばれて同日 11 時野蒜海岸に到着し，11 時半から 350 ミリリットル入りの缶ビール 1 本を飲んで昼食を摂ったＢ受審人が友人と交替で 12 時半から同船に乗り，折から，同海岸の砂浜で引き手が地引き網を引き，その沖合で約 10 隻の水上オートバイが遊走する状況下，遊走を繰り返した。

15 時 00 分メリー号は，Ｂ受審人が救命胴衣を着用して 1 人で乗り組み，先端に握り棒がある長さ20メートルの合成繊維製引き索を船尾のクリートにつなぎ，救命胴衣を着用して長さ約 1.4 メートル幅約 0.4 メートルのウェイクボードに乗った友人のウェイクボーダーを引き，同ボーダーを監視する者を同乗させないまま，船首尾共 0.2 メートルの喫水をもって，鰯山頂から 183 度 1,580 メートルの地点に当たる野蒜海岸の波打ち際を発し，遊走を開始した。

発航後，Ｂ受審人は，海岸線沿いに北上中，初心者のウェイクボーダーがバランスを崩して転倒するたびに停留し，同ボーダーの態勢が整うのを待って発進する形態を繰り返しながら大吉丸が操業する海域に向けて続航し，やがて，同船の操業海域内で遊走を始めて間もなく，15 時 08 分鰯山頂から 182 度 1,320 メートルの地点でウェイクボーダーが転倒したので，停留して同ボーダーの態勢が整うのを待った。

停留中，Ｂ受審人は，大吉丸が自船の東方沖約100 メートルのところで地引き網を投網中で，いずれ，自船の南側近くを航行することを知っていたものの，自船近くに来るまで間があるものと思い，後方を向いてウェイクボーダーの様子を見ることに気を奪われ，同船の動静監視を十分に行うことなく，やがて，同ボーダーの態勢が整ったので，15 時 09 分半右方を向いて後方を見たまま船首を南東方に向け，低速力で移動しながら引き索の張り合わせを始めた。

15 時 10 分わずか前，Ｂ受審人は，引き索を張り合わせたとき，左舷船首 9 度 30 メートルのところに地引き網を投網中の大吉丸が存在したが，後方のウェイクボーダーを見たまま，

依然として同船の動静監視を十分に行うことなく，このことに気付かず，針路を135度に定め，10.0キロメートルの速力で，同船の前路に向けて発進し，衝突のおそれがある態勢で進行中，メリー号は，原針路，原速力のまま，前示のとおり衝突した。

衝突の結果，大吉丸は，左舷側船体中央部防舷材に凹損を，メリー号は，右舷船首部船底に擦過傷をそれぞれ生じたが，のちいずれも修理された。

（航法の適用）

本件は，宮城県野蒜海岸沖の海域において，地引き網を投網中の大吉丸とウェイクボーダーを引いて遊走中のメリー号とが衝突したもので，同海域には特別法の適用がないので，一般法である海上衝突予防法（以下「予防法」という。）によって律することになる。

予防法は，各種船間の航法において，航行中の動力船は漁ろうに従事している船舶の進路を避けなければならない旨規定しているが，本件において，衝突のおそれが生じたのは，両船間の距離が30メートルとなった衝突の9秒前にメリー号が定針，発進したとき以降であり，メリー号が避航義務を，大吉丸が針路及び速力の保持義務並びに衝突を避けるための協力動作をとる義務を履行するための距離的，時間的余裕がないことから，本件に同航法の規定を適用するのは相当でない。

その他予防法には本件に適用すべき航法規定がないことから，本件は，同法第38条及び第39条の船員の常務によって律するのが相当である。

（本件発生に至る事由）

１　大吉丸

(1)　救命胴衣を着用していなかったこと

(2)　有効な音響による信号を行うことができる手段を講じていなかったこと

２　メリー号

(1)　メリー号の運航に従事する前に飲酒したこと

(2)　後方にウェイクボーダーを引いて遊走していたこと

(3)　ウェイクボーダーを監視する者を同乗させていなかったこと

(4)　転倒したウェイクボーダーの態勢が整うのを待って停留したこと

(5)　東方沖で投網中の大吉丸が自船近くに来るまで間があるものと思ったこと

(6)　ウェイクボーダーの様子を見ることに気を奪われたこと

(7)　大吉丸の動静監視を十分に行わなかったこと

(8)　左舷前方至近のところで地引き網を投網中の大吉丸の前路に向けて発進進行したこと

（原因の考察）

本件は，メリー号が，地引き網を投網中の大吉丸の動静監視を十分に行っていれば，発生を回避できたものと認められる。

したがって，Ｂ受審人が，後方にウェイクボーダーを引いて遊走中，転倒した同ボーダーの態勢が整うのを待って停留した際，東方沖で投網中の大吉丸が自船近くに来るまで間があるものと思って，同ボーダーの様子を見ることに気を奪われ，大吉丸の動静監視を十分に行わず，地引き網を投網中の大吉丸の前路に向けて至近のところから発進進行したことは，いずれも本件発生の原因となる。

Ａ受審人が，救命胴衣を着用していなかったことは，本件発生の原因とならないが，落水時

に備えて救命胴衣を着用することが望ましい。

Ａ受審人が，有効な音響による信号を行うことができる手段を講じていなかったことは，同信号を行うための時間的な余裕がなかったと認められることから，本件発生の原因とするまでもないが，汽笛装備義務が適用されない船舶の運航に従事する際には，有効な音響信号を行うための手段を講じておかなければならない。

Ｂ受審人が，メリー号の運航に従事する前に飲酒したことは，飲酒量と飲酒後の経過時間から本件発生の原因とするまでもないが，船舶の運航に従事する際には，飲酒を慎まなければならない。

Ｂ受審人が，ウェイクボーダーを監視する者を同乗させていなかったことは，野蒜海岸沖の海域においては規定がなかったものの，メリー号の製造者が国内各地の条例を踏まえて，同ボーダーを監視する者を同乗させることを取扱説明書に記載しており，同種海難の再発を防止する観点から，監視者を同乗させることが望まれる。

（海難の原因）

本件衝突は，宮城県野蒜海岸沖において，ウェイクボーダーを引いて遊走中のメリー号が，動静監視不十分で，地引き網を投網中の大吉丸の前路に向けて至近のところから発進進行したことによって発生したものである。

（受審人の所為）

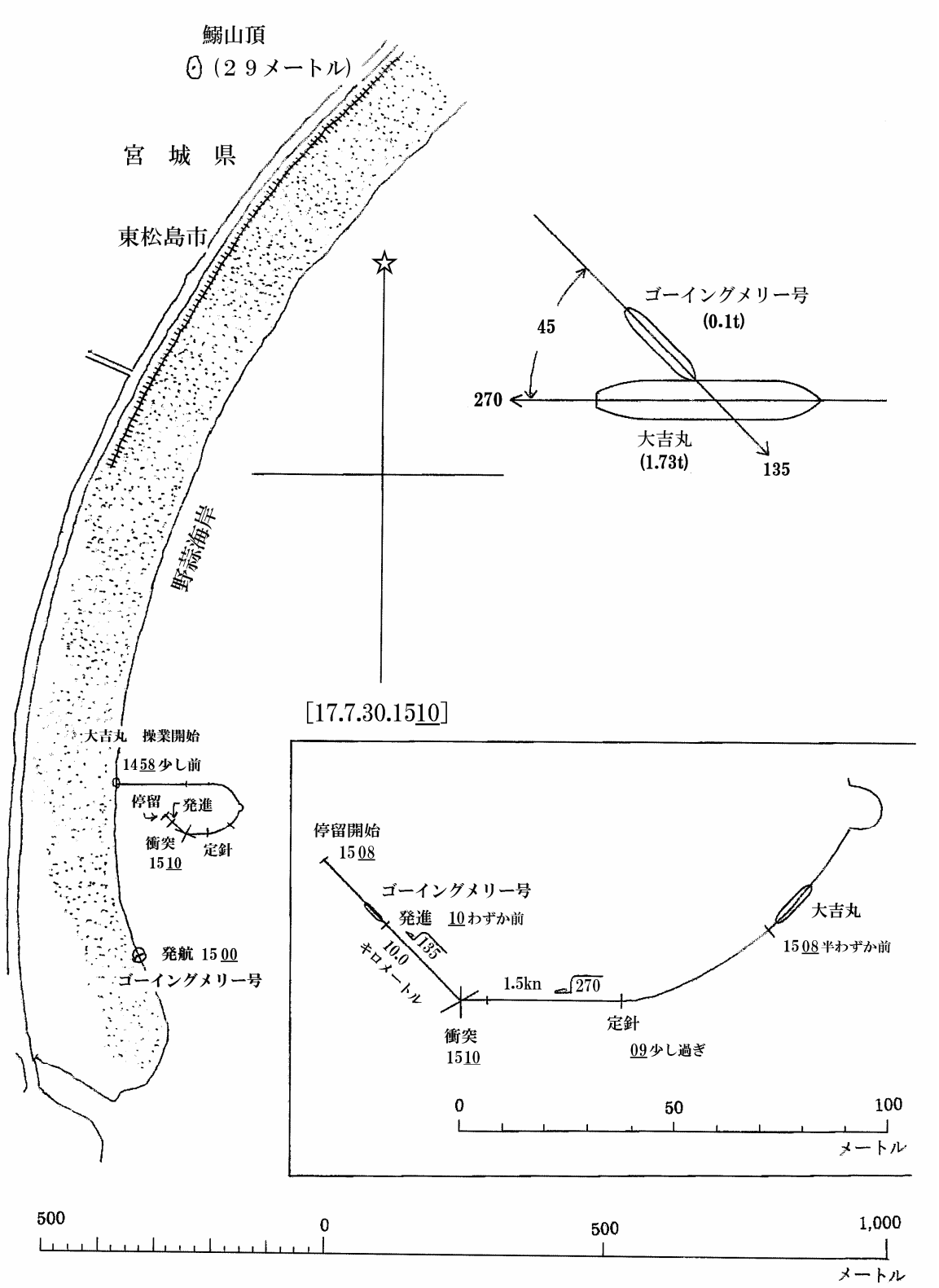
Ｂ受審人は，宮城県野蒜海岸沖において，ウェイクボーダーを引いて遊走中，転倒した同ボーダーの態勢が整うのを待って停留する場合，自船の東方沖で地引き網を投網中の大吉丸の動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかるに，同人は，大吉丸が自船近くに来るまで間があるものと思い，ウェイクボーダーの様子を見ることに気を奪われ，同船の動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により，左舷前方に大吉丸が存在することに気付かず，投網中の同船の前路に向けて至近のところから発進して衝突を招き，大吉丸の左舷側船体中央部防舷材に凹損を，メリー号の右舷船首部船底に擦過傷をそれぞれ生じさせるに至った。

以上のＢ受審人の所為に対しては，海難審判法第 4 条第 2 項の規定により，同法第 5 条第 1 項第 3 号を適用して同人を戒告する。

Ａ受審人の所為は，本件発生の原因とならない。

よって主文のとおり裁決する。

参　考　図


鰯山頂
(２９メートル)
宮　城　県
東松島市
野蒜海岸
ゴーイングメリー号
(0.1t)
45
270
大吉丸
(1.73t)
135
[17.7.30.1510]
大吉丸　操業開始
1458少し前
停留
発進
衝突
1510
定針
発航 1500
ゴーイングメリー号
停留開始
1508
ゴーイングメリー号
発進　10わずか前
10.0
キロメートル
135
1.5kn
270
衝突
1510
定針
09少し過ぎ
大吉丸
1508半わずか前
0
50
100
メートル
500
0
500
1,000
メートル